Deutscher Bundestag **Drucksache 19/14376**

19. Wahlperiode 23.10.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Jan Korte, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Pascal Meiser, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Elektrifizierungsprogramm für den Schienenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die elektrifizierte Schiene ist das energieeffizienteste, umwelt- und klimaverträglichste Verkehrsmittel für den Transport von Personen und Gütern. Allerdings ist der Elektrifizierungsgrad des deutschen Schienennetzes – auch im Vergleich zu unseren Nachbarländern – zu niedrig. Bisher sind in Deutschland nur 60 Prozent des Netzes (20.100 km) mit Oberleitungen ausgerüstet. Ein höherer Elektrifizierungsgrad ist mit Blick auf die Klimaziele erforderlich, um den Dieselantrieb bei der Bahn stark zu reduzieren. Gleichzeitig wird so die Luftverschmutzung verringert und die Verwendung erneuerbarer Energien zum Antrieb der Bahn ermöglicht. Zudem sind im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Straßenbahnen, Oberleitungsbusse, U- und S-Bahnen besonders bedeutsam für die Verkehrswende. Weil sie zugleich mit hohen Investitionsbedarfen verbunden sind, müssen Städte dafür mit Bundesmitteln unterstützt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die unverzügliche Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beschlossenen Elektrifizierungen und weiteren Ausbauten des Schienennetzes sicherzustellen;
2. alle Elektrifizierungsmaßnahmen, die im BVWP als „Potenzieller Bedarf“ eingestuft werden in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzunehmen, die zum Ausbau erforderlichen Haushaltsmittel umgehend einzustellen und schnellstmöglich mit dem Ausbau zu beginnen;
3. einen Vorschlag für das Haushaltsgesetz vorzulegen, um
   a) ein Sonderprogramm für Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes aufzulegen bzw. den vorhandenen Haushaltstitel so zu erhöhen, dass mindestens die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene im „Beschleunigungsprogramm Elektromobilität Schiene 2025“ vorgeschlagenen neuen Oberleitungen zügig gebaut werden können;

b) ein Förderprogramm für den bundesweiten Einsatz von Akkutriebwagen und Wasserstoffzügen als Lückenergänzung sowie die dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ladeinseln) aufzulegen bzw. den vorhandenen Haushaltstitel entsprechend zu erweitern;

c) die kommunale Elektromobilität stärker zu fördern und entsprechende Programme (z.B. GVFG) – in Absprache mit den Bundesländern – so auszugestalten, dass Erhalt, Erneuerung und Ausbau von öffentlichen Nahverkehrs-Systemen auskömmlich finanziert werden können.

4. bis auf weiteres keine Oberleitungen an Autobahnen zu bauen.

Berlin, den 22. Oktober 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Bisher sind mit 20.100 Kilometern gerade einmal 60 Prozent des deutschen Schienennetzes mit einer Oberleitung versehen. Auf den restlichen Strecken fahren die Züge bislang mit Diesellokomotiven und -triebwagen. Während die Bahn unter Oberleitung schon heute mit 57 Prozent erneuerbaren Energien fährt (Stand 2018, vgl. https://www.dbenergie.de/dbenergie-de/Erneuerbare-Energien-3244834), werden die Dieselstrecken zu 100% mit fossiler Energie betrieben.

Ziel muss es sein, die Bahn zukünftig ganz elektrisch zu betreiben. Das hätte folgende Vorteile:

- Die Bahn könnte sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zukünftig – abhängig von den Energiequellen – fast ganz klimaneutral verkehren, was ein wichtiger Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele wäre.
- Die lokale Luftverschmutzung (insbes. Stickoxide und Feinstaub) könnte deutlich vermindert werden, zumal insbesondere ältere Diesellokomotiven bislang häufig ohne Filter unterwegs sind.
- Auch die Lärmemissionen der Bahn durch laute Diesellokomotiven und -triebwagen könnten deutlich vermindert werden.
- Mit zusätzlichen elektrifizierten Strecken gäbe es neue Möglichkeiten für Umfahrungsmöglichkeiten im Falle von Streckenüberlastungen oder -sperrungen, die bislang nur mit Lokwechseln möglich sind. Dadurch kann die Netzresilienz erheblich gesteigert werden.
- Das bisher notwendige Umkoppeln von Lokomotiven sowie das Brechen von Linien aufgrund unterschiedlicher Antriebe könnten an vielen Stellen entfallen.
- Durch die Einsparung der Diesel-Infrastruktur kann die Bahn zukünftig erhebliche Kosten einsparen. Auch die Bahnindustrie könnte sich überwiegend auf elektrische Traktion spezialisieren.

Im BVWP 2030 und dem zugehörigen Bundesschienenwegeausbaugesetz sind bereits einige Streckenelektrifizierungen vorgesehen. Der Umfang ist jedoch zu gering und die Umsetzung zu langsam. Der VDV hat daher gemeinsam mit der Allianz pro Schiene ein Konzept zur Erreichung des Ziels von 70 Prozent Elektrifizierung im deutschen Streckennetz erstellt („Beschleunigungsprogramm Elektromobilität Schiene 2025“) und dafür zusätzliche Strecken identifiziert, deren Elektrifizierung für den Bahnbetrieb erhebliche Vorteile hätte (vgl. https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/elektrifizierungsziel-70-prozent-erreichbar/).

Auch diese 70 Prozent, die im Übrigen auch als Ziel im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD festgehalten sind, sollten jedoch nur ein erstes Etappenziel auf dem Weg zu einer möglichst umfassenden

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Elektrifizierung des deutschen Bahnnetzes sein. Das Nachbarland Schweiz hat beispielsweise einen Elektrifizierungsgrad von 100 Prozent, in Belgien sind es 86 Prozent, in den Niederlanden 76, in Schweden 75, in Österreich 72 und in Italien 71 Prozent (vgl. https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2018/09/180905_EU-Vergleich_Elektrifizierung.pdf)

Da eine Elektrifizierung von 100 Prozent mit Oberleitungen aber auf absehbare Zeit nicht möglich ist, ist auf vielen Strecken die Elektrifizierung mit Akkutriebwagen eine sinnvolle Technologie. Dadurch können längere Strecken (bis ca. 100 km) ohne Oberleitung überbrückt werden, während das Laden entweder in Bahnhöfen oder auch während der Fahrt unter der Oberleitung erfolgen kann. Mehrere Zughersteller bieten bereits entsprechend Fahrzeuge an, die sinnvollerweise mit Akkus in der passenden Größe zu der jeweils überbrückten Strecke ausgestattet werden können. Auf sehr langen Streckenabschnitten ohne Oberleitung sind auch Wasserstofftriebzüge eine sinnvolle Option. Auch diese sind bereits im deutschen Schienennetz im versuchsweisen Einsatz.

Beide Technologien sollten – mit einer Abwägung der jeweils sinnvollen Einsatzbereiche – noch stärker als bisher vom Bund gefördert werden, und zwar sowohl bei der Anschaffung der – momentan noch sehr teuren – Fahrzeuge als auch beim Bau der benötigten Infrastruktur (insbes. Ladeinseln an den bislang noch nicht elektrifizierten Umkehrpunkten von Akkutriebwagen sowie Wasserstofftankstellen). Eine Neuanschaffung von Dieselfahrzeugen, die dann mindestens 30 Jahre im Schienennetz unterwegs sein werden, muss dadurch verhindert werden.

Auch der Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sollte aus den gleichen Gründen so weit wie möglich elektrisch betrieben werden. Zudem muss er nach Jahren der Unterfinanzierung vielfach ausgebaut und instandgesetzt werden, um im Sinne der Verkehrswende mehr Menschen vom Auto anzulocken. Dies betrifft sowohl die U- und S-Bahn-Systeme größerer Städte und Verdichtungsräume als auch Straßenbahnen. Zudem sollten auch Oberleitungsbusse (ggf. auch zusätzlich mit Akkus für Abschnitte ohne Oberleitung) wieder stärker als bisher gefördert werden, da sie häufig eine sinnvolle Technologie für einen elektrischen ÖPNV in solchen Städten sind, in denen sich ein Straßenbahnsystem (noch) nicht lohnt. Zu diesem Zweck sollte das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erweitert oder durch weitere Förderinstrumente ergänzt werden.

Eine Elektrifizierung von Autobahnen mit Hilfe von Oberleitungen ist hingegen bis auf weiteres abzulehnen, solange das Schienennetz nicht vollständig elektrifiziert ist. Die Investitionsmittel sind für die genannten Maßnahmen zur Elektrifizierung der Bahn sowie zur Beseitigung von Engpässen im Schienennetz sehr viel sinnvoller angelegt. Dafür müssen im Sinne einer Verkehrswende bisher für den Straßenbau vorgesehene Investitionsmittel in erheblichem Umfang zur Bahn umverteilt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.